19 FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

12 Offenlegungsschrift

[Unexamined Application]

51 Int. Cl.6: B 60 Q 1/12 F 21 M 3/20

10 DE 196 39 526 A1

21 Serial No.: 22 Application date: 196 39 526.7

43 Date laid open:

26 September 1996 2 April 1998

GERMAN

PATENT OFFICE

71 Applicant:

72 Inventors:

Eichhorn, Karsten, Dr., 59555 Lippstadt, DE; Plattfaut, Christian, 59556 Lippstadt, DE; Kalze, Franz-Josef, 33428 Harsewinkel, DE

58 Documents to be considered regarding evaluation of patentability:

DF 38 08 086 C2 DF 35 06 405 C2 DF 195 48 077 A1 DE 37 04 029 A1

54 Method for adapting a vehicle beam and headlight unit

57 A method for adapting a vehicle beam during negotiation of curves, wherein, for generation of a cornering beam, a beam distribution with greater horizontal range of dispersion than that of the dipped beam is superposed on a dipped beam with a dippedbeam distribution. As the beam distribution with broader horizontal range of dispersion there is superposed a fog-beam distribution of a fog

Hella KG Hueck & Co., 59557 Lippstadt, DE

A headlight beam for generation of a cornering beam with a dipped-beam distribution, wherein a fog-beam distribution can be superposed on the dipped-beam distribution.

[see original for drawing]

The following text is taken from the documents filed by the Applicant

(6) Int. Cl.6: B 60 Q 1/12 F 21 M 3/20

⋖

DEUTSCHLAND

PATENTAMT

(21) Aktenzeichen: Anmeldetag:
 Offenlegungstag:

196 39 526.7 26. 9.96 2. 4.98

(7) Anmelder:

Hella KG Hueck & Co. 59557 Lippstadt, DE

② Erfinder:

Eichhorn, Karsten, Dr., 59555 Lippstadt, DE; Plattfaut, Christian, 59556 Lippstadt, DE; Kalze, Franz-Josef, 33428 Harsewinkel, DE

6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE 38 08 086 C2 DE 35 06 405 C2 DE 195 49 077 A1 DE 37 04 029 A1

(S) Verfahren zur Anpassung eines Fahrzeuglichtes und Scheinwerfereinheit

 Verfahren zur Anpassung eines Fahrzeuglichtes bei Kurvenfahrten, wobei zur Generlerung eines Kurvenlichtes einem Abblendlicht mit einer Abblendlichtverteilung eine Lichtverteilung mit einem größeren horizontalen Streubereich els der des Abblendlichtes aufgeschaltet wird. Als Lichtverteilung mit einem größeren horizontalen Streube-reich wird eine Nebellichtverteilung eines Nebellichtes aufgeschaltet.

Scheinwerferlicht zur Erzeugung eines Kurvenlichtes mit einer Abblendlichtverteilung, wobei der Abblendlichtverteilung eine Nebellichtverteilung aufschaltbar ist.

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Anpassung eines Fahrzeuglichtes bei Kurvenfahrten und/oder in Kreuzungsbereichen.

Die Erfindung betrifft weiterhin eine Scheinwerfereinheit zur Erzeugung eines Kurvenlichtes mit einer hierfür ausgelegten Reflektor-Fläche. Diese Funktion eignet sich gleichzeitig als Schlecht-Wetter-Licht.

Zur Anpassung eines Fahrzeuglichtes bei Kurvenfahrten sind Scheinwerfer bekannt die in Abhängigkeit von einem Kurvenradius bzw. Lenkeinschlag um eine vertikale Achse verschwenkt werden. Dies bedarf einer zusätzlichen Schwenkeinrichtung, ist kostenintensiv und zudem mit einem erhöhten Platzbedarf in der Karosse- 15 rie eines Fahrzeuges verbunden.

Weiterhin ist aus der EP 0 661193 A1 ein Scheinwerfer bekannt, dessen Reflektor in einem oberen Bereich in zwei über elektrische Signale bewegliche Segmente aufgeteilt ist. Die beweglichen Segmente werden in Ab- 20 hängigkeit von einer seitlichen Neigung eines Motorrades, die von einem Sensor registriert wird, gesteuert. Eine solche Steuerung einzelner Reflektor-Segmente ist mechanisch aufwendig, teuer und störanfällig. Andererseits ist es natürlich sinnvoll, auch bei Kurvenfahrten die 25 Straßenränder seitlich gut auszuleuchten, ohne beim Geradeausfahren entgegenkommenden Verkehr zu blenden

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, ein preisgünstiges sicheres und einfaches Verfahren zu 30 schaffen, daß die Straßenränder auch bei Kurvenfahrten gut aus leuchtet, ohne beim Geradeausfahren den entgegenkommenden Verkehr zu blenden.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß zur Generierung eines Kurvenlichtes einem Ab- 35 beigefügten Zeichnungen, in denen bevorzugte Ausfühblendlicht mit einer Abblendlichtverteilung eine Lichtverteilung mit einem größeren horizontalen Streubereich als der des Abblendlichtes aufgeschaltet wird.

Dieses Verfahren kommt ohne ein mechanisches Verschwenken in horizontaler Richtung bzw. um eine verti- 40 auf einer 10 m entfernten Wand; kale Achse aus und ist daher kostengünstig mit elektronischen Mitteln zu verwirklichen. Dabei wird ein spezielles Kurvenlicht geschaffen, das den entgegenkommenden Verkehr nicht blendet.

Nach einer bevorzugten Ausführungsform des Ver- 45 fahrens wird der Abblendlichtverteilung eine Nebellichtverteilung, in Abhängigkeit von der Kurvenfahrt helligkeitsreguliert, aufgeschaltet. Die Helligkeitsregulierung der Nebellichtverteilung erfolgt über eine getaktete Gleichstromversorgung mit einem modulierten 50 Puls-Pause-Verhältnis.

Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des Verfahrens wird die Nebellichtverteilung in Abhängigkeit von einer seitlichen Fahrzeugneigung aufgedimmt.

Nach einer weiteren bevorzugten Ausführungsform können die aufeinander abgestimmten Grundlichtverteilungen, wie Abblendlichtverteilung, Nebellichtverteilung und Fernlichtverteilung über eine elektronische Fahrzeugneigung ist es zudem möglich, durch Verschwenken eines das Kurvenlicht erzeugenden Reflektors um seine Mittelachse, die durch die Fahrzeugneigung veränderte horiz ntale Ausrichtung des Kurvenlichtes auszugleichen.

Weitere Aufgabe der Erfindung ist es, eine Scheinwerfereinheit zu schaffen, mit der das erfindungsgemä-Be Verfahren durchführbar ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst. daß der Abblendlichtverteilung eine Nebellichtverteilung aufschaltbar ist.

Durch das Aufschalten der Nebellichtverteilung auf die Abblendlichtverteilung wird auf infache Weise ein Kurvenlicht mit einer besseren Seitenausleuchtung er-

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform weist die Scheinwerfereinheit einen Reflektor auf, der mit einer Abblendlichtfläche zur Generierung der Abblendlichtverteilung, einer Nebellichtfläche zur Generierung der Nebellichtverteilung und einer Fernlichtfläche zur Generierung der Fernlichtverteilung versehen ist. Die Grundlichtverteilungen sind aufeinander abgestimmt. Die Abblendlichtverteilung wird durch eine erste Lampe erzeugt und die Nebel- und Fernlichtverteilung wird durch eine zweite Lampe erzeugt. Die zweite Lampe ist mit einer Glühwendel zur Erzeugung der Nebellichtverteilung und mit einer Glühwendel zur Erzeugung der Fernlichtverteilung versehen. Die Scheinwerfereinheit weist eine elektronische Ansteuerung auf, die als ein auf einem Mikrocontroller basierendes System ausgebildet ist, das Signaleingänge über Algorithmen verknüpft und die Grundlichtverteilungen kombiniert.

Nach einer weiteren bevorzugten Ausführungsform ist der Reflektor um eine horizontale Mittelachse durch einen Elektromotor verschwenkbar. Der Elektromotor wird ebenfalls über die elektronische Ansteuerung angesteuert. Dadurch ist es möglich, eine durch eine seitliche Neigung des Fahrzeuges auftretende Veränderung der horizontalen Ausrichtung des Kurvenlichtes durch Verschwenken des Reflektors auszugleichen.

Weiteren Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden ausführlichen Beschreibung und den rungsformen der Erfindung beispielsweise veranschaulicht sind.

In den Zeichnungen zeigen:

Fig. 1 eine Darstellung einer Abblendlichtverteilung

Fig. 2 eine Darstellung einer Nebellichtverteilung auf einer 10 m entfernten Wand;

Fig. 3 eine Darstellung einer Fernlichtverteilung auf einer 10 m entfernten Wand;

Fig. 4 eine Darstellung der Verteilung von Abblendlicht und aufgeschaltetem Nebellicht auf der 10-m-Wand

Fig. 5 eine Darstellung der Lichtverteilung von Abblendlicht und aufgeschaltetem Fernlicht auf der 10-m-Wand.

Fig. 6 eine vereinfachte Darstellung einer Vorderansicht eine Reflektors;

Fig. 7 eine vereinfachte dreidimensionale Darstellung des Reflektors von Fig. 6 und

Fig. 8 eine Seitenansicht eines um eine Mittelachse durch einen Elektromotor schwenkbaren Reflektors mit schematisch dargestellter Ansteuerung.

Eine Fahrzeugscheinwerfereinheit (1) besteht im wesentlichen aus einem Reflektor (2), einer ersten Lampe Ansteuerung kombiniert werden. Bei einer seitlichen 60 (3), einer zweiten Lampe (4), einem Elektromotor (5) und einer elektronischen Ansteuerung (31).

Der Reflektor (2) ist, wie aus Fig. 6 zu ersehen ist, in vertikaler Richtung in einen oberen Bereich (6), einen mittleren Bereich (7) und einen unteren Bereich (8) aufgeteilt. Der obere Bereich (6) ist als eine Abblendlicht-fläche (9) ausgebildet. Die Abblendlichtfläche (9) weist ein erstes Zentrum (10) mit einer ersten Durchstecköffnung (11) auf. Durch die erste Durchstecköffnung (11) . - 1

kann von der Rückseite (12) des Reflektors (2) die erste Lampe (3) eingesetzt werden. Die Abblendlichtfläche (9) ist so ausgebildet, daß eine Abblendlichtverteilung (36) eine horizontale Streubreite (13) von etwa ±20 bis 25 Grad aufweist, siehe Fig. 1. Durch die relativ geringe Streubreite (13) wird u. a. eine gute und homogene Vorfeldausleuchtung und große Reichweite erzielt. Der mittlere Bereich (7) ist als Nebellichtfläche (14) und der untere Bereich (8) ist als Fernlichtfläche (15) ausgebildet mit einer Nebellichtverteilung (37) bzw. einer Fernlicht- 10 verteilung (38), die jeweils in der Fig. 2 bzw. Fig. 3 dargestellt sind. Die Nebellichtfläche und die Fernlichtfläche (15) weisen ein zweites Zentrum (16) mit einer zweiten Durchstecköffnung (17) auf. Die zweite Lampe (4) wird von der Rückseite (12) in die zweite Durchstecköff- 15 nung (17) des Reflektors (2) eingesteckt. Die Nebellichtfläche (14) ist so ausgebildet, daß das Nebellicht eine horizontale Streubreite (18) von etwa ±45 bis 50 Grad aufweist. Die Nebellichtverteilung ist auf die Abblendlichtverteilung aufschaltbar. Es ergibt sich dann eine 20 kombinierte Lichtverteilung gemäß Fig. 4. Ein Anschluß an das Abblendlicht ist dem Bereich von ±20 bis 25 Grad mit etwa 4 lx gewährleistet. Die Fernlichtfläche (15) ist so ausgebildet, daß das Fernlicht eine horizontale Streubreite (19) von etwa ±35 bis 45 Grad aufweist. 25 Das Fernlicht ist auf das Abblendlicht aufschaltbar. Es ergibt sich dann eine weitere kombinierte Lichtverteilung gemäß Fig. 5.

Die erste Lampe (3) ist als H7-Lampe mit einer Abblendlichtwendel ausgebildet, die zweite Lampe (4) ist 30 als eine H4-Lampe ausgebildet. Sie weist eine Abblendlichtwendel auf, die zur Erzeugung des Nebellichtes als Nebellichtwendel genutzt wird. Die zweite Lampe (4) weist weiterhin eine Fernlichtwendel zur Erzeugung des Fernlichtes auf

Wie in Fig. 8 dargestellt, ist der Reflektor (2) um seine Mittelache (25) schwenkbar über ein Lager (65) gelagert. Der Elektromotor (5) ist über ein Getriebe (27) mit dem Reflektor (2) werbunden und verschwenkt den Reflektor (2) werbunden und verschwenkt den Reflektor (2) in Abhängigkeit von einer seitlichen Neigung 40 eines Fahrzeuges. Die elektromische Ansteuerung (31) steuert die erste und die zweite Lampe (3, 4) und den Elektromotor (5). Die elektromische Ansteuerung (31) ist als ein auf einem Mikroontroller basierendes System ausgebildet, das Signaleingänge, beispieksweise den Si-45 gnaleingang (32) eines Neigungssensors (33) oder eines von einem Fahrzeugführer gesetzen Steuersignals (34), über Algorithmen verknöpft und die Grundlichtverteilungen (36, 37, 38) kombiniert.

Zur Generierung des Kurvenlichtes bzw. der Kurven- 50 lichtverteilung (32) wird der Abblendlichtverteilung (36) eine in ihrer Intensität bzw. Helligkeit variable Nebellichtverteilung (37) aufgedimmt. Die Aufdimmung erfolgt über eine in der elektronischen Ansteuerung (31) enthaltene elektronische Dimmerschaltung. Die Dim- 55 merschaltung ist als eine getaktete Gleichstromversorgung mit einem modulierten Puls-Pause-Verhältnis ausgebildet. Dabei wird das Signal eines Neigungssensors (33) oder eines Sensors zur Registrierung eines Lenkradius von der elektronischen Ansteuerung (31) genutzt, 60 um die Helligkeit der Nebellichtverteilung (37) in Abhängigkeit von der Fahrzeugneigung bei Kurvenfahrt bzw. in Abhängigkeit von dem Lenkradius zu steuern. Das Signal des Neigungssensors (33) wird von der elektronischen Ansteuerung (31) weiterhin genutzt, um den 65 Elektromotor (5) so zu steuern, daß eine Veränderung der Kurvenlichtverteilung (35) in horizontaler Richtung
- verursacht durch die Fahrzeugneigung - durch Verschwenken des Reflektors (2) ausgeglichen werden

Grundsätzlich ist es auch möglich, das Kurvenlicht (35) nicht durch einen einzigen Reflektor (2) der Scheinwerfereinheit (1) zu generieren, sondern über zwei Reflektoren, nämlich einen Abblendlichtreflektor eines ersten Scheinwerfers und einen Nebellichtreflektor eines zweiten Scheinwerfers.

Patentansprüche

 Verfahren zur Anpassung eines Fahrzeuglichtes bei Kurvenfahren und/oder in Kreuzungsbereichen, dadurch gekennzeichnet, daß zur Generierung eines Kurvenlichtes, einem Ablendlicht mit einer Abblendlichterreilung (36) eine Lichtverteilung mit einem größeren horizontalen Streubereich als der des Abblendlichtes aufgeschaltet wird.

 Verfahren nach Anspruch (2), dadurch gekennzeichnet, daß die Nebellichtverteilung (37) in Abhängigkeit von der Kurvenfahrt helligkeitsreguliert aufgeschaltet wird.

Verfahren nach Anspruch (3), dadurch gekennzeichnet, daß die Nebellichtverteilung (37) durch eine elektronische Dimmerschaltung helligkeitsreguliert wird.

5. Verfahren nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Nebellichtverteilung (37) über eine getaktete Gleichstromversorgung mit einem modulierten Puls-Pause-Verhältnis auf das Abblendlicht aufgeschaltet wird.

 Verfahren nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Nebellichtverteilung (37) in Abhängigkeit von einem Lenkradius auf die Abblendlichtverteilung (36) aufgedimmt wird.

7. Verfahren nach Änspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Nebellichtverteilung (37) in Abhängigkeit von einer seitlichen Fahrzeugneigung auf die Abblendlichtverteilung (36) aufgedirmnt wird.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Abblendlicht, das Nebellicht und ein Fernlicht in ihren Grundlicht-verteilungen (36, 37, 38) aufeinander abgestimmt sind und über eine elektronische Ansteuerung (31) kombiniert werden können.

Scheinwerfereinheit zur Erzeugung eines Kurvenlichtes mit einer Abblendlichtverteilung, dadurch gekennzeichnet, daß der Abblendlichtverteilung (36) eine Nebellichtverteilung (37) aufschaltbar ist.

10. Scheinwerfereinbeit nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Abblendlichtverteilung (36) eine Fernlichtverteilung (38) aufschaltbar ist. 11. Scheinwerfenisheit nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß ein Reflektor (2) mit einer Abblendlichtfückte (9) zur Generierung der Abblendlichtverteilung (36), einer Nebellichtreteilung (37) und einer Fernlichtfläche (15) zur Generierung der Fernlichtfläche (15) zur Generierung der Fernlichtreteilung (38) versehen ist, wobed die Grundlichtverteilungen (38) versehen ist, wobed die Grundlichtverteilungen (36, 37, 38) aufeinander abgestimmt sind.

12. Scheinwerfereinheit nach Anspruch 11, dadurch

30

35

50

65

gekennzeichnet, daß der Reflektor (2) um eine horizontale Mittelachse (25) schwenkbar ist.

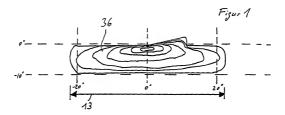
13. Scheinwerfereinheit nach einem der Ansprüche

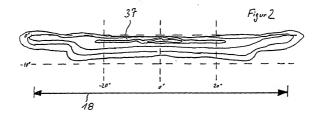
13. Scheinwertereinnett nach einem der Auspruche
9 bis 12, daturch gekennzeichnet, daß eine die Abblendlichtverteilung (36) erzeugende erste Lampe 3
(3) und eine die Nebellichverteilung (37) und Fernlichtverteilung (38) erzeugende zweite Lampe (4)
mit einer elektronischen Ansteuerung (31) verbunden ist.

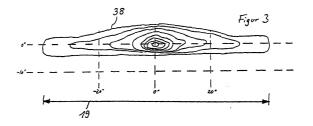
14. Scheinwerfereinheit nach Anspruch 13. dadurch 19 gekennzeichnet, daß die elektronische Ansteuerung (31) als ein auf einen Mikrocontroller basierendes System ausgebildet ist, das Signaleinsänge (32, 34) über Algorithmen verknüpft und die Grundlichtverteilungen (36, 37, 38) kombiniert. 15. Scheinwerfereinheit nach Anspruch 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens ein Senso (33) zur Registrierung einer seltlichen Neigung oder zur Registrierung eines Lenkradius mit der elektronischen Ansteuerung (31) verbunden ist.

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

Numm r: int. Cl.⁶: Offenlegungstag: DE 196 39 526 A1 B 60 Q 1/12 2. April 1998



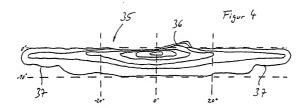


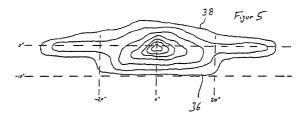


Nummer:

DE 196 39 526 A1

Int. Cl.⁶: Offenlegungstag: B 60 Q. 1/12 2. April 1998

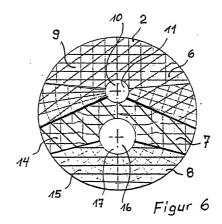




Numm r: Int. Cl,6;

offenlegungstag:

DE 196 39 526 A1 B 60 Q 1/12 2. April 1998



Nummer: Int. Cl.⁶: Offenlegungstag: DE 196 39 526 A1 B 60 Q 1/12 2. April 1998

